

**Working vehicle**

Patent Number: ☐ EP1063152, A3  
Publication date: 2000-12-27  
Inventor(s): WEISS HEINZ (DE)  
Applicant(s): DEERE & CO (US)  
Requested Patent: ☐ DE19928471  
Application Number: EP20000112224 20000607  
Priority Number(s): DE19991028471 19990622  
IPC Classification: B62D49/08; B60K1/04; B60K17/12; B60K17/28; B60K7/00  
EC Classification: B62D49/08, B60K1/04, B60K5/00, B60K7/00, B60K17/28, B62D49/08B  
Equivalents:  
Cited patent(s): FR1285451; DE3000696; DE3134258; DE964907; DE19846000

---

**Abstract**

---

The working vehicle has an electrical energy source that supplies at least one electric motor for driving the working vehicle, where at least one component (20,22) of the energy sources acts as a ballast wt. and is arranged so as to be movable along the longitudinal axis of the working vehicle.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 199 28 471 A 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 62 D 49/08**  
A 01 B 51/02  
B 60 K 6/02  
B 60 K 25/00

②1 Aktenzeichen: 199 28 471.7  
②2 Anmeldetag: 22. 6. 1999  
④3 Offenlegungstag: 4. 1. 2001

⑦1 Anmelder:  
Deere & Company, Moline, Ill., US  
  
⑦4 Vertreter:  
derzeit kein Vertreter bestellt

⑦2 Erfinder:  
Weiß, Heinz, 64625 Bensheim, DE

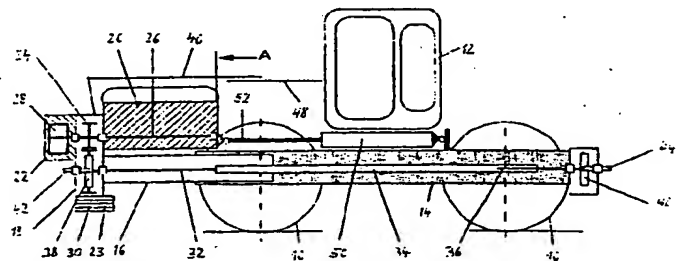
⑤6 Entgegenhaltungen:  
DE 32 23 990 A1  
DE 29 27 736 A1  
US-RE 30 021  
EP 08 64 457 A2  
EP 03 83 279 A2  
EP 01 82 229 A2

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Arbeitsfahrzeug

⑤7 Es wird ein Arbeitsfahrzeug, insbesondere ein landwirtschaftlicher Traktor, beschrieben, der eine elektrische Energiequelle zur Speisung des das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotors aufweist. Um eine gewünschte Lastverteilung auf die Räder (10) vornehmen zu können, ohne durch Verwendung von Zusatzgewichten das Fahrzeugsgesamtgewicht zu erhöhen, wird vorgeschlagen, daß wenigstens ein Bauteil (20, 22, 60, 64) der Energiequelle als Ballastgewicht dient und in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbar angeordnet ist. Als verschiebbare Energiequelle kommt insbesondere ein mit einem Verbrennungsmotor (20) gekoppelter Generator (22) oder eine Brennstoffzelle (60) in Betracht, die unter Zwischenschaltung eines Getriebegehäuses (18) an einem Tragrohr befestigt sind. Das Tragrohr (16) ist in einem fahrzeugfesten Führungsrohr (14) in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbar geführt.



DE 199 28 471 A 1

BEST AVAILABLE COPY

Die Erfindung betrifft ein Arbeitsfahrzeug, insbesondere einen landwirtschaftlichen Traktor, mit einer elektrischen Energiequelle, die wenigstens einen das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotor speist.

Durch die EP-A-0 864 457 ist ein Antriebssystem für Nutzfahrzeuge bekannt geworden, bei dem ein Verbrennungsmotor einen Generator antreibt. Der Generator liefert die elektrische Energie für Elektromotoren, welche jeweils eines der Fahrzeugräder antreiben.

Bei Nutzfahrzeugen, insbesondere bei landwirtschaftlichen Traktoren, ist die Gewichtsverteilung auf die Fahrzeugachsen oder -räder von großer Bedeutung für optimale Traktionsbedingungen, guten Bodenkontakt und zur Steigerung der Produktivität. Es ist üblich, durch Zusatzlasten die gestellten Anforderungen zu erfüllen.

Es ist bekannt, durch Verschiebung eines Zusatzgewichtes in Fahrzeuglängsrichtung und in Fahrzeugquerrichtung den Schwerpunkt des Arbeitsfahrzeuges zu verlagern. Hierfür wurde durch die DE 29 27 736 A1 für ein konventionell mit Verbrennungsmotor und mechanischem Antriebsstrang ausgerüstetes Zugfahrzeug eine Vorrichtung zur Verteilung des Fahrzeuggewichts vorgeschlagen, die eine unter dem Fahrzeugrumpf montierbare, sich in Fahrzeuglängsrichtung erstreckende Platte enthält, welche als Zusatzlast dient. Die Platte läßt sich horizontal in Fahrzeuglängsrichtung und in Fahrzeugquerrichtung durch Hydraulikzylinder verschieben, um die axiale Position der Zusatzlast auf unterschiedliche Traktionskräfte und Geländebeschaffenheiten anzupassen und die Bodenhaftung und die Stabilität des Zugfahrzeugs zu erhöhen. Zur Ansteuerung der Hydraulikzylinder ist ein Hydraulikverteiler vorgesehen, der auf eine bestimmte Verringerung einer Achslagerlast anspricht. In der EP-A-0 182 229, der EP-A-0 383 279 und der DE-A-32 23 990 werden weitere Möglichkeiten zur Verschiebung von Zusatzgewichten beschrieben.

Nachteilig bei den bekannten Lösungen ist es, daß zur Einstellung der Gewichtsverteilung Zusatzgewichte verwendet werden, die das Gesamtgewicht des Arbeitsfahrzeuges erhöhen.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird darin gesehen, ein Arbeitsfahrzeug mit elektrischem Antrieb der eingangs genannten Art anzugeben, bei dem unter Vermeidung der vorgenannten Probleme die Traktionsbedingungen durch geeignete Ballastierung verbessert werden. Insbesondere soll es möglich sein, eine gewünschte Lastverteilung auf die Räder vorzunehmen, ohne daß durch Verwendung von Zusatzgewichten das Fahrzeuggesamtgewicht erhöht wird.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Lehre des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Erfindungsgemäß dient wenigstens ein Bauteil der Energiequelle neben seiner originären Bestimmung als Ballastgewicht und ist in Fahrzeuglängsrichtung verschiebbar angeordnet. Hierdurch läßt sich die Lastverteilung auf die Räder an gewünschte Anforderungen anpassen, ohne daß Zusatzlasten erforderlich sind. Es kann somit ein relativ leichtes Arbeitsfahrzeug mit optimaler Zulademöglichkeit und guter Bodenschonung bereitgestellt werden.

Durch die Optimierung der Lastverteilung auf die Achsen oder Räder lassen sich die Traktionsbedingungen des Arbeitsfahrzeuges erheblich verbessern, wodurch sich dessen Produktivität und Arbeitsgeschwindigkeit im Feld steigern und hohe Transportgeschwindigkeiten auf der Straße erreichen lassen. Es wird somit ein vielfältiger Einsatz des Ar-

beitsfahrzeuges unter jeweils optimalen Bedingungen möglich. Beispielsweise kann das Arbeitsfahrzeug im Feld eine Arbeitsgeschwindigkeit von 25 km/h und mehr und auf der Straße eine Transportgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h erreichen. Dies kommt der Forderung nach steigender Transportkapazität entgegen.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung kommt als Energiequelle, deren Komponenten verschiebbar auf dem Arbeitsfahrzeug angeordnet sind, ein Verbrennungsmotor und ein an den Verbrennungsmotor gekoppelter Generator in Betracht. Der Rotor des Generators kann antriebsmäßig direkt mit der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors verbunden sein. Der Generator liefert den Strom für wenigstens einen das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotor und elektrische Nebenverbraucher. Wenigstens der Verbrennungsmotor oder der Generator, vorzugsweise jedoch beide, sind in Fahrzeuglängsrichtung verschiebbar angeordnet. Vorzugsweise enthält jedes Fahrzeugrad einen durch den Generator gespeisten elektrischen Radmotor.

Die Erfindung eignet sich auch besonders für elektrisch angetriebene Arbeitsfahrzeuge, bei denen die elektrische Energiequelle wenigstens eine Brennstoffzelle enthält. Die Brennstoffzelle läßt sich hierbei zur Einstellung der Lastverteilung in Fahrzeuglängsrichtung verschieben.

Insbesondere für den landwirtschaftlichen Einsatz ist es von Vorteil, wenn das Arbeitsfahrzeug wenigstens eine angetriebene Zapfwelle aufweist. Hierfür schlägt eine zweckmäßige Weiterbildung der Erfindung vor, daß ein mit einem Zapfwellenantrieb in Verbindung stehendes Antriebsrad vorgesehen ist, welches von dem Verbrennungsmotor oder von einem durch eine Brennstoffzelle gespeisten Elektromotor angetrieben wird. Vorzugsweise steht der Zapfwellenantrieb über zugehörige Zapfwellenkupplungen mit einer Heckzapfwelle und/oder mit einer Frontzapfwelle in Verbindung.

Um die Ausballastierung zu erleichtern, schlägt eine weitere bevorzugte Ausgestaltung der Erfindung eine Ausschiebevorrichtung vor, die gegenüber dem Fahrzeugrumpf verschiebbar ist und die ein am Fahrzeugrumpf geführtes, verschiebbares Tragteil enthält. Die Ausschiebevorrichtung, insbesondere das Tragteil, trägt die verschiebbaren Komponenten der Energiequelle unmittelbar oder durch Zwischenschaltung weiterer Bauelemente mittelbar.

Die Ausschiebevorrichtung enthält vorzugsweise ein im wesentlichen im Querschnitt rechteckiges oder quadratisches als Tragteil dienendes Tragrohr, das in einem entsprechenden fahrzeugfesten Führungsrohr verschiebbar geführt ist. Diese Führung kann beispielsweise nach dem von Teleskopladern (US-Re. 30,021) bekannten Prinzip ausgebildet sein.

Eine bevorzugte Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß am Tragteil, insbesondere im Bereich eines Endes des Tragteils, ein Getriebegehäuse befestigt ist, an das der Verbrennungsmotor und/oder der Generator angeflanscht sind.

Hierbei ist das Getriebegehäuse beispielsweise als Zwischengehäuse ausgebildet und schließt einen Zapfwellenantrieb ein. Auf einer Seite des Zwischengehäuses kann der Verbrennungsmotor und auf der anderen Seite kann der Generator angeflanscht werden, wobei die Ausgangswelle, insbesondere die Kurbelwelle, des Verbrennungsmotors ein in dem Zwischengehäuse angeordnetes Antriebsrad und den Generator antreibt. Der Generator liefert den Strom für die das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotoren sowie gegebenenfalls für weitere elektrische Verbraucher. Das Antriebsrad steht mit einem Zapfwellenantrieb in Verbindung.

Bei im Bereich der Fahrzeugfrontseite angeordnetem Zwischengehäuse ist es von Vorteil, wenn der Verbrennungsmotor hinter dem Zwischengehäuse derart angeordnet

ist, daß seine Ausgangswelle nach vorn in Richtung Zwischengehäuse weist. Der Verbrennungsmotor ist somit gegenüber konventionellen Fahrzeugen um 180° gedreht. Falls ein üblicher Verbrennungsmotor verwendet wird, können dessen für das Schwungradgehäuse dienenden Bohrungen im vorliegenden Anwendungsfall zur Befestigung am Zwischengehäuse genutzt werden. Ausgehend vom Zwischengehäuse kragt nach hinten der Verbrennungsmotor und nach vorne der Generator vor.

Alternativ oder ergänzend zur Verwendung eines Verbrennungsmotors mit Generator kann als Energiequelle wenigstens eine Brennstoffzelle dienen. In diesem Fall kann am Zwischengehäuse eine nach hinten vorkragende Brennstoffzelle und/oder ein durch die Brennstoffzelle gespeister nach vorn vorkragender Elektromotor montiert werden. Der Elektromotor treibt vorzugsweise ein in dem Zwischengehäuse angeordnetes Antriebsrad (Teil einer Räderkette für den Zapfwellenantrieb) an. Der Elektromotor ist beispielsweise ein Drehstrommotor, der über einen Inverter Strom von der Brennstoffzelle erhält, wobei der Inverter den Gleichstrom der Brennstoffzelle in Drehstrom umwandelt.

Gemäß einer bevorzugten Weiterbildung der Erfindung ist im Zwischengehäuse ein Antriebsrad gelagert ist, das antriebsmäßig mit der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors oder mit der Ankerwelle eines durch die Brennstoffzelle gespeisten Elektromotors verbunden ist, und das seinerseits ein mit einem Zapfwellenantrieb verbundenes Abtriebsrad und gegebenenfalls den Rotor eines Generators treibt.

Für eine Ballastierung des Arbeitsfahrzeuges kann es zweckmäßig sein, ein oder mehrere am Tragteil und/oder am Getriebegehäuse befestigbare Zusatzgewichte vorzusehen.

Es ist von besonderem Vorteil, an dem Tragteil und/oder dem Getriebegehäuse eine die Energiequelle und weitere Bauteile, insbesondere den Verbrennungsmotor oder die Brennstoffzelle, wenigstens teilweise abdeckende Abdeckhaube zu befestigen, welche sich mit einem fahrzeugfesten Haubenabschnitt überlappt, um im gesamten Verschiebebereich des Tragteils die Energiequelle und andere Bauteile einzuschließen und gegen Umgebungseinflüsse, wie Nässe und Staub, zu schützen.

Sofern die Zapfwellen nicht unmittelbar durch Elektromotoren angetrieben werden, sieht eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung vor, das Tragteil hohl auszubilden. Innerhalb des Tragteils erstreckt sich ein teleskopierbarer Zapfwellenstrang in Fahrzeuginnenrichtung. Der raumsparend angeordnete und gegen Umgebungseinflüsse geschützte Zapfwellenstrang wird durch das von dem Verbrennungsmotor bzw. dem Elektromotor angetriebene Antriebsrad angetrieben. Der Zapfwellenstrang steht über Zapfwellenkupplungen, die an den Enden des Tragteils bzw. des Führungsrohrs angeordnet sein können, mit einer Frontzapfwelle und/oder einer Heckzapfwelle in Verbindung. Der Zapfwellenstrang ist jeweils einenends am Arbeitsfahrzeug und anderenends an dem Tragteil gelagert. Um eine Verschiebung des Tragteils gegenüber dem Fahrzeugrumpf zu ermöglichen, besteht der Zapfwellenstrang aus wenigstens zwei in Fahrzeuginnenrichtung relativ zueinander verschiebbaren Abschnitten, die vorzugsweise teleskopartig ineinandergreifen, wobei die Verbindung für eine Drehmomentübertragung ausgelegt ist.

Um die gewünschte Achsverteilung einstellen zu können, ist ein ausreichender Verschiebeweg der verschiebbaren Bauteile, insbesondere des Tragteils, gegenüber dem Fahrzeugrumpf erforderlich. Es ist von Vorteil, daß sich das Tragteil um 0,5 m bis 1,5 m, vorzugsweise um etwa 1,0 m in Fahrzeuginnenrichtung verschieben läßt.

Die Verschiebung läßt sich vorzugsweise durch wenigstens ein hydraulisches oder elektrisches Stellglied vorneh-

men. Das Stellglied ist in vorteilhafter Weise durch ein manuell einstellbares Steuersignal ansteuerbar. Alternativ oder ergänzend hierzu kann auch gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung eine automatische Ansteuerung des Stellglieds in Abhängigkeit der Fahrzeugbelastung und insbesondere der Achsbelastungen erfolgen, so daß in besonders vorteilhafter Weise während des Arbeitseinsatzes eine automatische Nachstellung der Lastverteilung und ein Ausbalancieren der Fahrzeugachse ohne Verwendung zusätzlicher Ballastgewichte erfolgen kann, wodurch eine automatische Anpassung an sich ändernde Fahr- und Traktionsbedingungen vorgenommen wird.

Vorzugsweise wird die automatische Verschiebung adaptiv so lange vorgenommen, bis sich eine gewünschte, insbesondere durch die Bedienungsperson voreinstellbare, Achslastverteilung ergibt.

Die Erfindung eignet sich in besonders vorteilhafter Weise für Arbeitsfahrzeuge, bei denen jedem Rad wenigstens einer Fahrzeugachse ein Elektromotor zugeordnet ist, der durch die Energiequelle gespeist wird. Beispielsweise werden alle vier Räder eines Arbeitsfahrzeuges durch elektrische Einzelradantriebe angetrieben.

Die Drehzahlen und Belastungen von elektrischen Einzelradantrieben lassen sich in vorteilhafter Weise sensorlos, d. h. ohne die Verwendung spezieller Sensoren, aus dem jeweiligen Leistungsaufnahmesignal des Elektromotors ableiten. Einer bevorzugten Weiterbildung der Erfindung zufolge werden daher die Drehzahlen und/oder Radlasten und/oder Momente der das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotoren sensorlos erfaßt, um für eine vorgegebene Achslastverteilung den Verstellweg zur Verschiebung des als Ballastgewicht dienenden verschiebbaren Bauteils zu berechnen und anzusteuern bzw. einzuregulieren. Die Verschiebung so dabei derart erfolgen, daß bei statisch oder dynamisch auftretenden Gewichtsverlagerungen an den Achsen oder Rädern des Arbeitsfahrzeuges weitgehend gleiche Radlasten und Momente aufrechterhalten werden. Dabei wird auch das dynamische Verhalten des Arbeitsfahrzeuges, insbesondere die dynamischen Belastungen und Momente der Räder, in die Steuerung einbezogen, wodurch sich das Fahrverhalten des Arbeitsfahrzeuges optimieren läßt.

Bei dem erfindungsgemäßen Arbeitsfahrzeug handelt es sich in vorteilhafter Weise um einen Systemtraktor mit etwa gleich großen Rädern, dessen Kabine in der Mittenlage angeordnet ist. Bei derartigen Systemtraktoren lassen sich beispielsweise für unterschiedliche Einsatzfälle gleich Radlasten an allen Fahrzeugrädern einstellen. Es ist beispielsweise auch möglich, im statischen Zustand ohne Aufsatellast ein Sollgewicht von 60 auf der Vorderachse und von 40% auf der Hinterachse zu erreichen. Die gewünschte Lastverteilung läßt sich auch bei durch Aufsatellageräte verursachten Aufsatellasten oder bei unterschiedlichen Zugwiderständen der Geräte aufrechterhalten. Bei dynamischen Einsätzen ist eine Lastverteilung von ungefähr 50% zu 50% vorteilhaft.

Anhand der Zeichnung, die zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung zeigt, werden nachfolgend die Erfindung sowie weitere Vorteile und vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung näher beschrieben und erläutert.

Es zeigt:

Fig. 1 den schematischen Längsschnitt durch ein erfindungsgemäßes Arbeitsfahrzeug,

Fig. 2 einen Längsschnitt gemäß Fig. 1 mit ausgefahrenem Ballastgewicht,

Fig. 3 den schematischen Längsschnitt durch ein alternatives erfindungsgemäßes Arbeitsfahrzeug,

Fig. 4 einen Längsschnitt gemäß Fig. 3 mit ausgefahrenem

nem Ballastgewicht und

Fig. 5 die schematische Aufsicht auf Teilbereiche des Fahrtriebs und einer Lastverteilungssteuerung für ein Fahrzeug gemäß der Fig. 1 bis 4.

Bei dem in Fig. 1 und 2 dargestellten Arbeitsfahrzeug handelt es sich um einen elektrisch angetriebenen Systemtraktor mit in etwa gleich großen Rädern 10, die jeweils durch einen Elektromotor angetrieben werden. Die Fahrzeugkabine 12 ist in einer Mittenlage auf einem nicht näher dargestellten Chassisrahmen angeordnet.

In Fahrzeuginnenrichtung erstreckt sich ein Zentralrohr oder Führungsrohr 14 mit quadratischem Querschnitt, in dem ein quadratisches Tragrohr 16 längsverschiebbar geführt ist. Die Ausbildung und Führung des Führungsrohres 14 und des Tragrohres 16 entsprechen im wesentlichen den Teleskoparmen bekannter Teleskopklader.

Am Ende des Tragrohres 16, das an der Fahrzeugvorderseite aus dem Führungsrohr 14 herausragt, ist ein Getriebegehäuse 18 befestigt. Oberhalb des Tragrohres 16 ist an einer rückseitigen Flanschfläche des Getriebegehäuses 18 ein Verbrennungsmotor 20 angeflanscht. Bei dem Verbrennungsmotor 20 handelt es sich um eine Komponente, die sich auch bei üblichen, mechanisch angetriebenen Traktoren verwenden läßt. Zur Befestigung des Verbrennungsmotors 20 an der Flanschfläche des Getriebegehäuses 18 dienen nicht näher dargestellte Bohrungen, die üblicherweise für die Befestigung eines Schwungradgehäuses herangezogen werden. Der Verbrennungsmotor 20 krägt ausgehend vom Getriebegehäuse 18 nach hinten freitragend vor und wird nur vom Tragrohr 16 getragen.

Auf der hinsichtlich des Verbrennungsmotors 20 gegenüberliegenden, zur Fahrzeugvorderseite weisenden Seite des Getriebegehäuses 18 ist ein Generator 22 angeflanscht, der sich ebenso wie der Verbrennungsmotor 20 ausschließlich über das Getriebegehäuse 18 am Tragrohr 16 abstützt, welches die Gewichtskräfte über das Führungsrohr 14 in das Fahrzeugchassis einleitet. Der Generator 22 liefert den elektrischen Strom für die elektrischen Einzelradantriebsmotoren und weitere, nicht näher dargestellte elektrische Verbraucher des Arbeitsfahrzeuges.

Des weiteren sind an der Unterseite des Getriebegehäuses 18 mehrere plattenförmige Zusatzgewichte 23 auf übliche Weise derart befestigt, daß sie sich relativ rasch montieren und wieder demontieren lassen.

Innerhalb des Getriebegehäuses 18 ist ein Antriebsrad 24 gelagert, welches einerseits drehfest mit der Kurbelwelle 26 des Verbrennungsmotors 20 und andererseits drehfest mit dem Rotor 28 des Generators 22 verbunden ist, so daß der Verbrennungsmotor 20 sowohl das Antriebsrad 24 als auch den Generator 22 antreibt.

Das Antriebsrad 24 kämmt mit einem drehfest mit einem Zapfwellenstrang verbundenen Zahnrad 30. Der Zapfwellenstrang besteht aus teleskopartig ineinander steckbaren Bauteilen 32, 34, 36 (Wellen und Hohlwellen). Die teleskopischen Verbindungen zwischen den Bauteilen 32, 34, 36 ermöglichen die Übertragung der erforderlichen Zapfwellendrehmomente und sind derart ausgebildet, daß sich die Bauteile 32, 34, 36 in Längsrichtung relativ zueinander verschieben lassen und sich der Zapfwellenstrang somit verlängern bzw. zusammenschieben läßt. Der Zapfwellenstrang 32, 34, 36 treibt über zugehörige Zapfwellenkupplungen 38, 40 eine Frontzapfwelle 42 und eine Heckzapfwelle 44 an.

An dem Getriebegehäuse 18 ist des weiteren eine Abdeckhaube 46 befestigt, die nach hinten überkrägt und den Bereich des Verbrennungsmotors 20 vollständig abdeckt. Die Abdeckhaube 46 überlappt mit einem am Fahrzeugchassis oder an der Fahrzeugkabine 12 befestigten Haubenabschnitt 48, so daß bei Längsverschiebung der Verbren-

nungsmotorbereich gegenüber der Umgebung abgeschirmt bleibt.

Unterhalb der Fahrzeugkabine 12 ist ein hydraulische Stellglied in Form eines Hydraulikzylinders 50 dargestellt. An Stelle des dargestellten Hydraulikzylinders 50 können auch zwei seitlich angeordnete, parallel wirkende Hydraulikzylinder oder andere hydraulische oder elektrische Stellglieder verwendet werden.

Der Hydraulikzylinder ist mit seinem Zylinder am Fahrzeugchassis und mit seinem ausfahrbaren Kolben 52 an Verbrennungsmotor 20 gelenkig verbunden. Er dient dem Verschieben der verschiebbaren Bauteile, die im wesentlichen aus dem Verbrennungsmotor 20, dem Generator 22 dem Getriebegehäuse 18 mit Zusatzgewichten 23 und dem Tragrohr 16 bestehen.

Gemäß Fig. 1 ist der Kolben 52 vollständig eingefahren. Die verschiebbaren Bauteile nehmen hierbei eine Grenzlage ein, in der sie sich soweit wie möglich der Fahrzeugmitte nähern. Dies hat zur Folge, daß sich bei ruhendem Arbeitsfahrzeug, dessen Hinterachse mit einer Aufsattelast 54 von beispielsweise 1200 kg belastet ist, das Fahrzeuggewicht in etwa in gleichen Teilen auf die Vorderachse und die Hinterachse verteilt.

Gemäß Fig. 2 ist der Kolben 52 des Hydraulikzylinders 50 vollständig ausgefahren. Die Masse der verschiebbaren Bauteile ist hierbei weit nach vorn von der Fahrzeugmitte weg verschoben, so daß die Vorderachse verstärkt belastet wird. Das Fahrzeuggewicht verteilt sich hierbei beispielsweise mit 70% auf die Vorderachse und mit 30% auf die Hinterachse, wenn die Hinterachse nicht mit einer Aufsattelast belastet ist.

Der maximal mögliche Verschiebeweg ist mit A gekennzeichnet. Er beträgt je nach Fahrzeugtyp beispielsweise 0,5 m bis 1,5 m, vorzugsweise ungefähr 1 m.

Die Fig. 3 und 4 zeigen ein alternatives Arbeitsfahrzeug das sich von dem in den Fig. 1 und 2 dargestellten im wesentlichen lediglich durch die Ausbildung der Energiequelle unterscheidet. Gleiche oder sich entsprechende Bauteile sind in den Fig. 1 bis 4 mit denselben Bezugsziffern belegt.

Bei dem in den Fig. 3 und 4 dargestellten Arbeitsfahrzeug ist an der Rückseite des Getriebegehäuses 18 oberhalb des Tragrohres 16 freitragend eine Brennstoffzelle 60 befestigt, die die elektrische Energie für die elektrischen Einzelradantriebsmotoren und weitere elektrische Verbraucher des Arbeitsfahrzeuges liefert. Die Brennstoffzelle 60 liefert auch Strom an einen Inverter 62, der den Gleichstrom der Brennstoffzelle 60 in einen Wechselstrom zum Antrieb eines elektrischen Zapfwellenmotors 64 umwandelt. Der Zapfwellenmotor 64 ist auf der Vorderseite des Getriebegehäuses 18 befestigt und treibt das Antriebsrad 24 und den Zapfwellenstrang 32, 34, 36 an.

Der in den Fig. 1 bis 4 dargestellte Hydraulikzylinder 50 greift einerseits an dem Fahrzeugchassis und andererseits an der Brennstoffzelle 60 an. Er wird durch eine Hydrauliksteuereinrichtung angesteuert. Die Achsbelastungen können durch nicht näher dargestellte, geeignete, übliche Sensoren ermittelt werden und mit durch die Bedienungsperson vorgebbaren Werten verglichen werden. Abweichungen zwischen den tatsächlichen und den vorgegebenen Achsbelastungen werden in Steuersignale umgesetzt, durch welche die Kolbenstange 52 des Hydraulikzylinders 50 und mit ihm die beweglichen Bauteile entsprechend ein- oder ausgefahren werden. Es handelt sich um eine von der Bedienungsperson ein- oder ausschaltbare Regelung, die auch während des Arbeitseinsatzes des Arbeitsfahrzeuges wirksam sein kann.

In Fig. 5 ist eine bevorzugte Steuereinrichtung zur Steuerung der Verschiebung der verschiebbaren Bauteile dargestellt. Jedes Rad 10 wird durch einen von dem Generator 22

oder der Brennstoffzelle 60 gespeisten Elektromotor, der einen achsfesten Stator 66 und einen mit dem Rad 10 verbundenen Außenläufer oder Rotor 68 enthält, angetrieben. Jedes Rad 10 enthält darüber hinaus einen Frequenzrichter 70 und einen der Ansteuerung dienenden Mikrokontroller 72. Die Mikrokontroller 72 der vier Räder 10 tauschen über nicht näher dargestellte Bus-Leitungen Daten mit einer elektrischen Steuereinheit 74 aus.

Die Steuereinheit 74 steht des weiteren mit einem elektromagnetisch ansteuerbaren Hydraulikventil 76 in Verbindung, welches entsprechend den Steuersignalen der Steuereinheit 74 die Kammern des Hydraulikzylinders mit einer Hydraulikdruckquelle 78 oder dem Sumpf verbinden, um den Kolben 52 des Hydraulikzylinders in gewünschter Weise zu bewegen.

Die Bedienungsperson kann über einen Bedienungshebel 76 eine gewünschte Fahrgeschwindigkeit an die Steuereinheit 74 vorgeben. Die Steuereinheit 74 kommandiert dementsprechende gleiche Geschwindigkeiten an die Mikrokontroller 72 der einzelnen Räder 10. Die Mikrokontroller 72 stellen die entsprechenden Raddrehzahlen an den Frequenzrichtern 70 ein. Entsprechend den unterschiedlichen Belastungen infolge der jeweiligen Anbaugeräte und Fahrbedingungen stellen sich unterschiedliche Raddrehmomente ein. Diese werden von den Mikrocontrollern 72 erfaßt und der Steuereinheit 74 zurückgemeldet. Die Raddrehmomente der Vorderräder und der Hinterräder werden aufsummiert und ins Verhältnis gestellt. Diese Prozentzahl entspricht dem Wert, um welchen die Verschiebeeinrichtung verschoben werden muß, so daß die Steuereinheit 74 entsprechende Signale an das Hydraulikventil 76 abgibt.

Da auf der Vorderachse schwerere Lasten ruhen als auf der Hinterachse, setzt sich der Prozeß erst in Gang, wenn sich die Verhältniszahl von einem Anfangswert von beispielsweise 60/40 (vorn/hinten) zu größeren Werten verschiebt. Für Straßenfahrt muß das Verfahren aus Sicherheitsgründen ausgeschaltet werden.

Auch wenn die Erfindung lediglich anhand zweier Ausführungsbeispiele beschrieben wurde, erschließen sich für den Fachmann im Lichte der vorstehenden Beschreibung sowie der Zeichnung viele verschiedenartige Alternativen, Modifikationen und Varianten, die unter die vorliegende Erfindung fallen.

#### Patentansprüche

1. Arbeitsfahrzeug, insbesondere landwirtschaftlicher Traktor, mit einer elektrischen Energiequelle, die wenigstens einen das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotor speist, **dadurch gekennzeichnet**, daß wenigstens ein Bauteil (20, 22, 60, 64) der Energiequelle als Ballastgewicht dient und in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbar angeordnet ist.
2. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrische Energiequelle einen Verbrennungsmotor (20) und einen mit dem Verbrennungsmotor (20) gekoppelten Generator (22) enthält.
3. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrische Energiequelle wenigstens eine Brennstoffzelle (60) enthält.
4. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbrennungsmotor (20) oder ein von der Brennstoffzelle (60) gespeister Elektromotor (64) ein mit einem Zapfwellenantrieb (32, 34, 36) in Verbindung stehendes Antriebsrad (24) antreibt.
5. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Energiequelle einen Zapfwellenantrieb (32, 34, 36) antreibt, der über zuge-

hörige Zapfwellenkupplungen (38, 40) mit einer Frontzapfwelle (42) und/oder mit einer Heckzapfwelle (44) in Verbindung steht.

6. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5 dadurch gekennzeichnet, daß ein gegenüber dem Fahrzeugumpf in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbares Tragleit (16) vorgesehen ist, auf dem das wenigstens eine verschiebbare Bauteil (20, 22, 60, 64) der Energiequelle unmittelbar oder mittelbar montiert ist.

7. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Tragleit im wesentlichen als im Querschnitt rechteckiges oder quadratisches Tragrohr (16) ausgebildet ist, das in einem entsprechenden fahrzeugfesten Führungsrohr (14) geführt ist.

8. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß am Tragleit (16), insbesondere in Bereich eines Endes des Tragleits (16), ein Getriebegehäuse (18) befestigt ist, an das der Verbrennungsmotor (20) und/oder der Generator (22) angeflanscht ist.

9. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich eines Endes des Tragleits (16), insbesondere unter Zwischenschaltung eines Getriebegehäuses (18), eine Brennstoffzelle (60) und oder ein durch die Brennstoffzelle (60) gespeister Elektromotor (64) montiert ist.

10. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß im Getriebegehäuse (18) ein Antriebsrad (24) gelagert ist, das antriebsmäßig mit der Kurbelwelle (26) des Verbrennungsmotors (20) oder mit der Ankerwelle eines durch die Brennstoffzelle (60) gespeisten Elektromotors (64) verbunden ist und das seinerseits ein mit einem Zapfwellenantrieb (32, 34, 36) verbundenes Antriebsrad (24) und gegebenenfalls den Rotor (28) eines Generators (22) treibt.

11. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 6 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Tragleit (16) und/oder dem Getriebegehäuse (18) wenigstens ein Zusatzgewicht (23) befestigbar ist.

12. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Tragleit (16) und/oder dem Getriebegehäuse (18) eine den Verbrennungsmotor (20) oder die Brennstoffzelle (60) wenigstens teilweise abdeckende Abdeckhaube (46) befestigbar ist, welche sich mit einem fahrzeugfesten Außenabschnitt (48) überlappt, um im gesamten Verschiebebereich des Tragleits (16) den Motorraum oder der Brennstoffzellenraum einzuschließen.

13. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 6 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Tragleit (16) hoch ausgebildet ist und daß sich innerhalb des Tragleits (16) ein teleskopierbarer Zapfwellenstrang (32, 34, 36) in Fahrzeuginnenrichtung erstreckt.

14. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 6 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß sich das Tragleit (16) um 0,5 m bis 1,5 m, vorzugsweise um etwa 1,0 m in Fahrzeuginnenrichtung verschieben läßt.

15. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß für die Verschiebung wenigstens ein hydraulisches oder elektrisches Stellglied (50) vorgesehen ist.

16. Arbeitsfahrzeug nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellglied (50) durch ein manuell einstellbares Steuersignal und/oder automatisch in Abhängigkeit der Fahrzeug- und/oder Achsbelastungen ansteuerbar ist.

17. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß eine adaptive Verschiebung so lange erfolgt, bis sich eine gewünschte

insbesondere voreinstellbare Achslastverteilung ergibt.

18. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens den Rädern (10) einer Fahrzeugachse je ein durch die Energiequelle gespeister Elektromotor zugeordnet ist.

5

19. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehzahlen und/oder Radlasten und/oder Momente der das Arbeitsfahrzeug antreibenden Elektromotoren sensorlos erfaßt werden und daß in Abhängigkeit der erfaßten Werte der Verstellweg für die Verschiebung des als Ballastgewicht dienenden verschiebbaren Bauteils berechnet und eingestellt wird.

10

20. Arbeitsfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 19, dadurch gekennzeichnet, daß das Arbeitsfahrzeug ein Systemtraktor mit in etwa gleich großen Rädern (10) ist, dessen Kabine (12) in einer Mittenlage angeordnet ist.

15

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

20

25

30

35

40

45

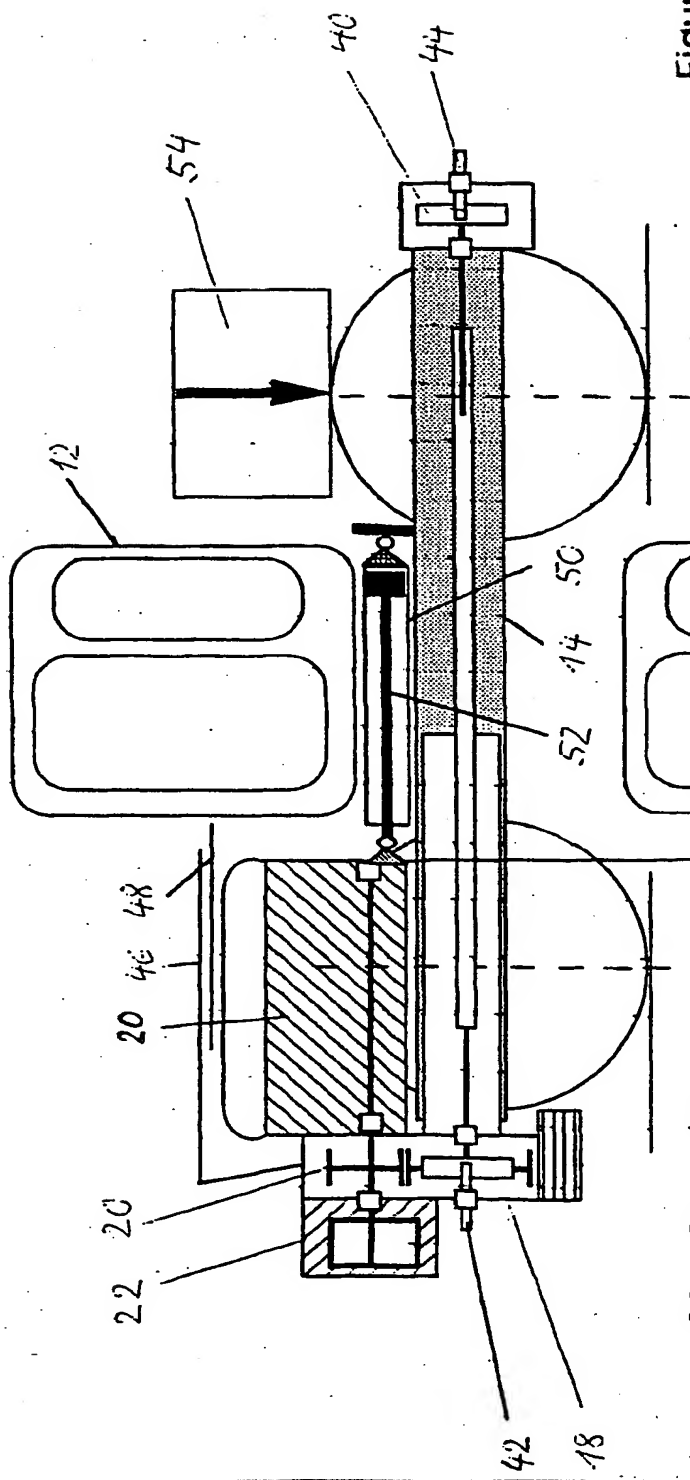
50

55

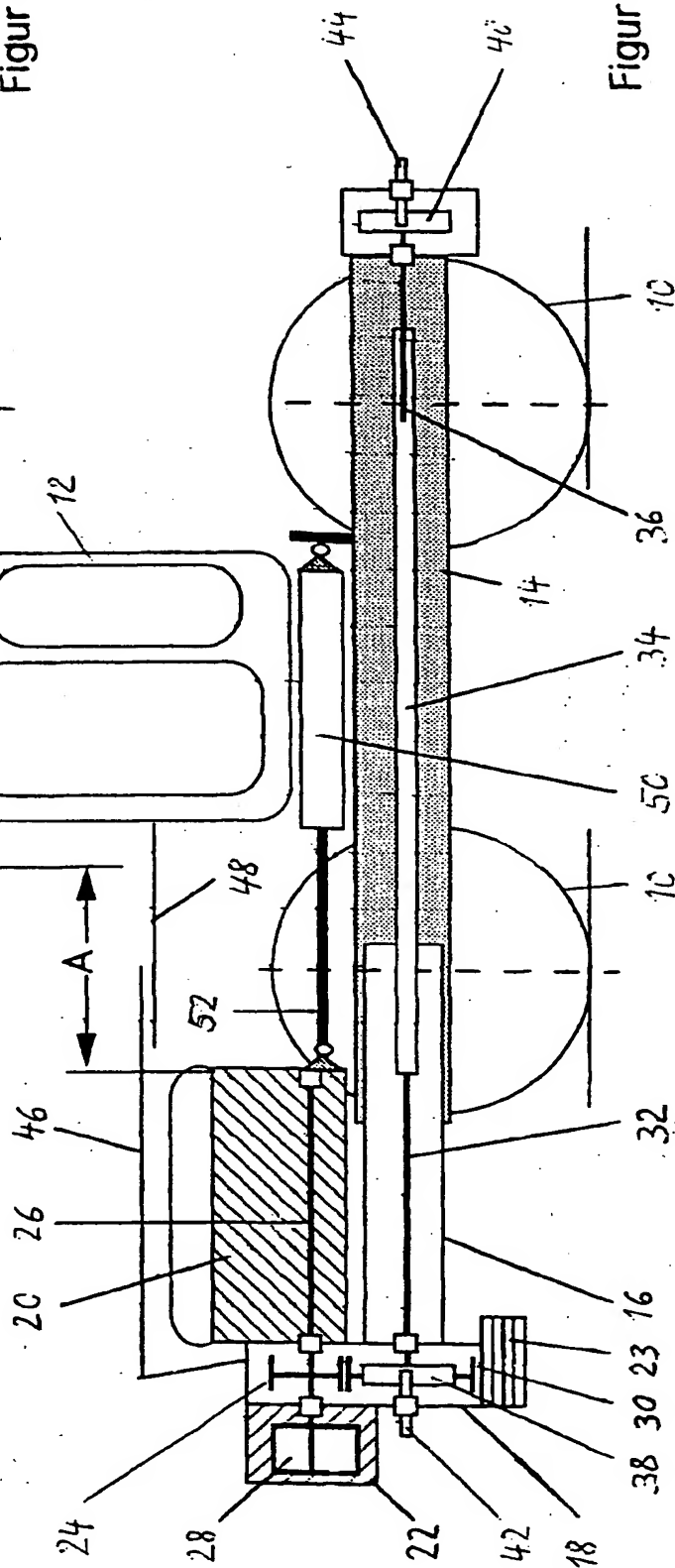
60

65





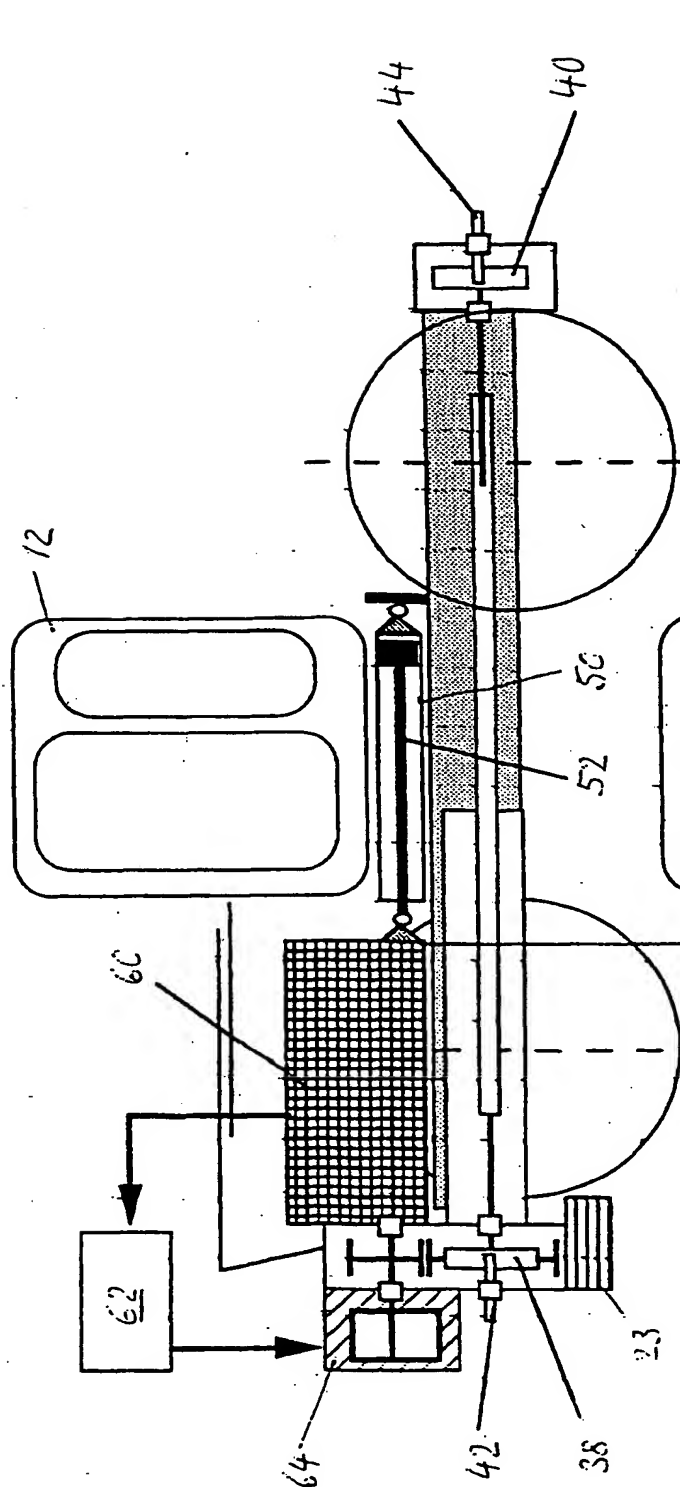
Figur 1



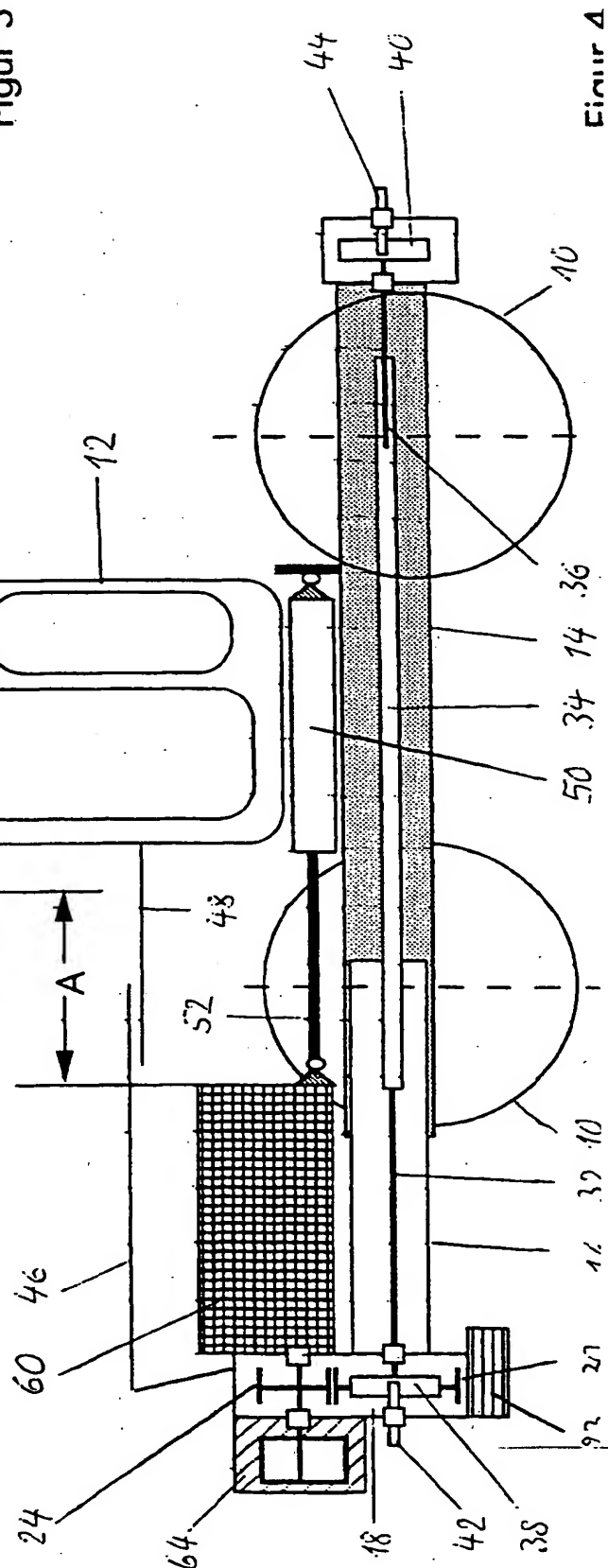
Figur 2

BEST AVAILABLE COPY



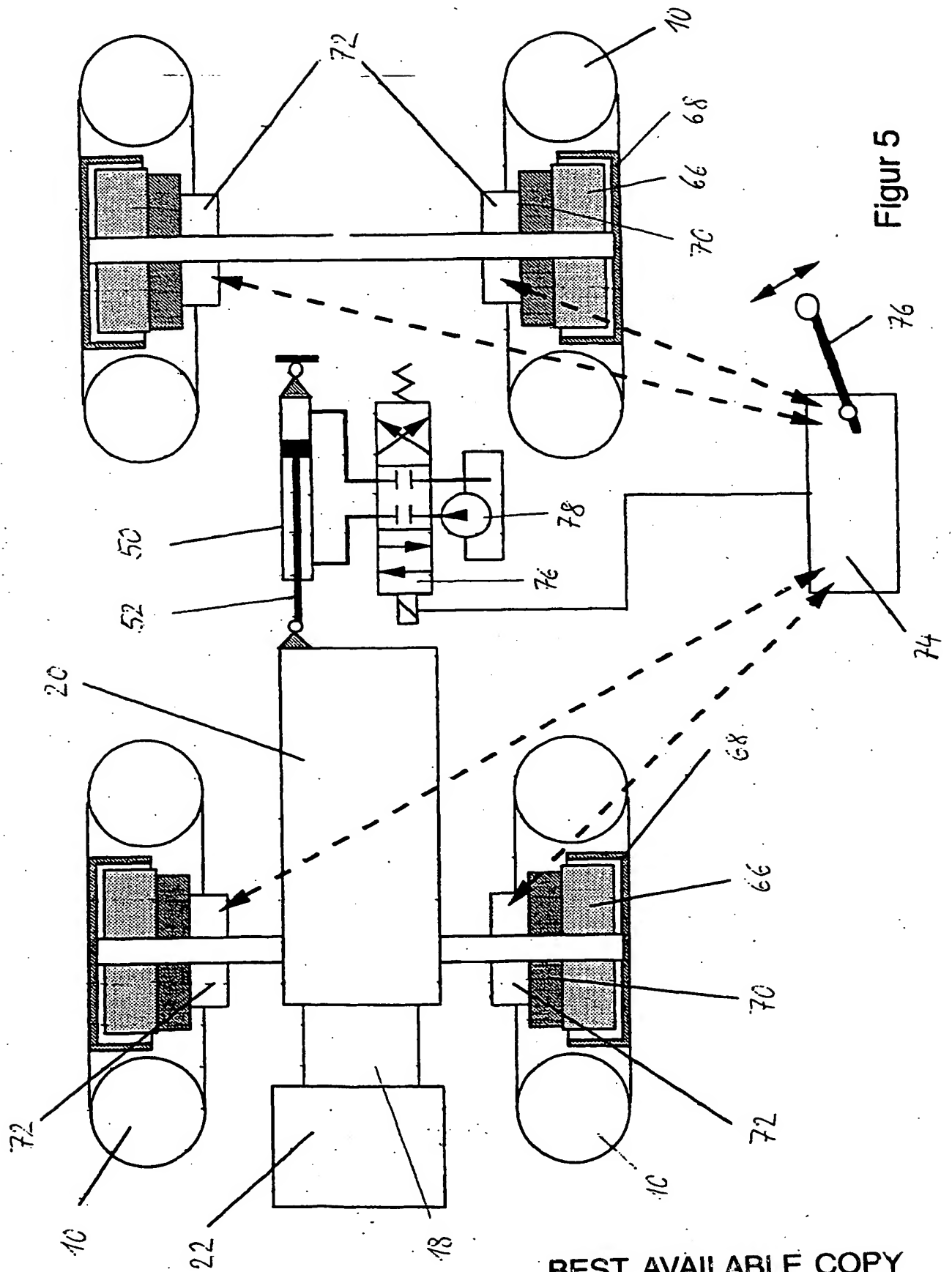


Figur 3



Figur 4

BEST AVAILABLE COPY



Figur 5

BEST AVAILABLE COPY

- Leerseite -

BEST AVAILABLE COPY